

# ПОСЛЕДНИТЕ ПРОМЕНИ В НАКАЗАТЕЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

*Д-р Ралица Светлозарова Костадинова,*

*главен асистент по наказателно право в Департамент „Право“*

*Нов български университет*

## **I. Увод**

Последните промени в Наказателния кодекс (НК) бяха широко дискутирани в общественото пространство. Те се съдържат в §1 на Закона за изменение и допълнение на Наказателния кодекс <sup>1</sup> и влизат в сила на 8 септември 2012 г. В мотивите на законопроекта се сочи, че „предложените промени са съобразени с очакванията на родители и близки на загинали у нас и на обществото като цяло. Една от целите е извършителите на тези престъпления да получат наказание съобразно тежестта на извършеното от тях.“<sup>2</sup> Във връзка с тези цели проектът въвежда специални минимуми на някои квалифицирани състави на същинското транспортно престъпление по чл. 343 от НК. Наред с това са добавени и два нови случая на по-тежко наказуем състави по чл. 343, ал. 3 от НК, а именно когато транспортното престъпление е извършено на пешеходна пътека или от неспособен водач. Тези промени в наказателното законодателство ще бъдат предмет на настоящото изложение.

---

<sup>1</sup> Обн., ДВ, бр. 60 от 7.08.2012 г.

<sup>2</sup> Мотивите на законопроекта са цитирани по ПИС „АПИС“.

## **II. Същност на новите положения в наказателното законодателство**

### **1. Правна рамка на новите положения в Наказателния кодекс**

След влизане в сила на §1 от Закона за изменение и допълнение на НК<sup>3</sup>, обнародван на 7.08. 2012 г., редакцията на чл. 343, ал. 3 от НК е следната: „Ако деянието е извършено в пияно състояние или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, или от него е настъпила телесна повреда или смърт на повече от едно лице, или деецът е избягал от местопроизшествието, или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека, наказанието е:

- а) при тежка или средна телесна повреда - лишаване от свобода от една до пет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от две до осем години;
- б) при смърт - лишаване от свобода от три до десет години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от пет до петнадесет години.

### **2. Най-общо промените могат да се систематизират в две насоки:**

- 2.1. Въвеждане на специален минимум за наказанието лишаване от свобода за квалифицираните случаи по чл. 343 от НК;
- 2.2. Добавяне на нови признаци на квалифицирания състав по чл. 343, ал. 3 от НК:
  - Чрез допълване признаците на обективната страна чрез факултативен признак, свързан с мястото на извършване на престъплението, а именно „пешеходна пътека“;
  - с оглед особеностите на субекта на престъплението чрез въвеждане на качеството „неправоспособен водач“.

---

<sup>3</sup> Текст на § 1 от ДР на ЗИДНК: „В чл. 343 се правят следните изменения и допълнения:

1. В ал. 1, буква "в" думите "до шест години" се заменят с "от две до шест години, а в особено тежки случаи - лишаване от свобода от три до десет години".

2. В ал. 3:

а) в текста преди буква "а" след думата "местопроизшествието" се добавя "или е управлявал, без да има необходимата правоспособност, или на пешеходна пътека";

б) в буква "а" думите "до пет години" се заменят с "от една до пет години", а думите "до осем години" се заменят с "лишаване от свобода от две до осем години".

Във връзка с промените в чл. 343, ал. 3 от НК следва да се има предвид, че диспозицията на посочената наказателноправна норма описва по-тежко наказуем състав на същинското транспортно престъпление по чл. 343, ал. 1 от НК. При него *в резултат на деянието по чл. 342, ал. 1 и 2 от НК настъпват реални вреди* (значителни имуществени вреди, телесни повреди или смърт). Ето защо изменената наказателноправна норма по ал. 3 на чл. 343 от НК следва да се разглежда като елемент от системата на транспортните престъпления. Нейното разбиране налага да се направят някои уточнения във връзка с обективните и субективните признаци на същинското транспортно престъпление по чл. 343, ал. 1 от НК. Тяхното доказване ще е в основата на процесуалната дейност в наказателното производство. Едва тогава ще се пристъпи към доказване на допълнителните признаци на по-тежко наказуемия състав, съдържащ се в ал. 3 на чл. 343 от НК.

### **3. Основни признаци на престъплението по чл. 343, ал. 1 от НК**

3.1. Безспорно, същинското транспортно престъпление по чл. 343, ал. 1 от НК е квалифициран случай на престъпното създаване на опасност в транспорта по чл. 342 от НК. Ето защо те имат общ обект, а именно *обществените отношения във връзка с транспортната безопасност, като разликите могат да се търсят единствено в степента на засягане на визираните обществени отношения.*

3.2 Изпълнителното деянието на транспортното престъпление по чл. 343, ал. 1 от НК е *нарушаването на установени правила за безопасно функциониране (движение, експлоатация или ремонт) на транспорта, от което настъпват сериозни общественоопасните последици.*

3.3. Общественоопасните последици като значителни имуществени вреди, средна телесна повреда на едно или повече лица; тежка телесна повреда на едно или повече лица; смърт на едно или повече лица. В случая

е използван принципът на поглъщането на по-леките от по-тежките последици, които ще бъдат разгледани последователно. Накратко ще бъдат направени някои уточнения във връзка със съставомерните последици на квалифицираното същинско транспортно престъпление по чл. 343 от НК.

### 3.3.1. Значителни имуществени вреди

Ориентир за определяне на оценъчното понятие „значителни вреди“ дава Върховния съд през 1983 г. в Постановление №1 на Пленума. Според него „значителни имуществени вреди“, причинени на държавата, кооперациите, обществените организации или гражданите, са тези, които са на стойност не по-малко от 1000 (хиляда) лева. В следствената практика се среща разбирането, че „пределният лимит се установява като се умножи стойността на минималната работна заплата по 70 и полученото се раздели на числото пет.“<sup>4</sup> Това тълкуване е приемливо, защото използва критерият за големи размери, който е определен в съдебната практика като 70–кратния размер на минималната работна заплата<sup>5</sup>. Получената сума се разделя на пет, защото такова е съотношението между „големи“ и „значителни вреди“. Макар и логично това разрешение не е законоустановено, нито пък е утвърдено от съдебната практика.

През последните години в съдебната практика по въпроса за значителните имуществени вреди често се цитира *решение № 312 от 27.06.2008 г. на ВКС по н. д. № 273/2008 на съдията Румен Ненков*<sup>6</sup>. В него се казва, че „значителни имуществени вреди“ отговарят на равностойността на 14 минимални работни заплати към момента на извършване на деянието. Съображенията в тази насока са следните. Първо, приема се, че поради новите икономически условия *Постановление № 3 от 1980 г.* е загубило сила в частта си относно значителните вреди. Второ, възприема се като верен подходът, установен в *Тълкувателно решение № 1 от 1998 г.*, според който „измерител“ на значимостта е размерът на минималната работна заплата в страната.

---

<sup>4</sup> Вж. *Илиев, Г., Иванов, В.* Разследване на пътнотранспортни произшествия. В: Методики за разследване на престъпления. Том втори. С., НСЛС, 2005, с. 180.

<sup>5</sup> Вж. Тълкувателно решение № 1 от 30.10.1998 г. на ВКС по тълк. н. д. № 1/98 г., ОШНК.

<sup>6</sup> Вж. Бюлетин на Върховния Касационен съд, 2008, № 2.

Съпоставката с чужди законодателства показва, в повечето европейски страни критерият е минималната работна заплата, което решение е приемливо и удачно с оглед динамично развиващите се икономически отношения от пазарен тип<sup>7</sup>. От друга страна възприемането на подобно законодателно решение ще е в съответствие със съвременните тенденции за задълбочаване на диференциацията на наказателната отговорност. Предвид гореизложеното може да се обобщи, че във връзка с изясняване на имуществените вреди е *наложително Общото събрание на наказателните колегии на Върховния Касационен съд* да се произнесе по този въпрос<sup>8</sup>.

Във връзка с това в наказателноправната теория се предлага при определяне на обективния признак значителни имуществени вреди при различните видове престъпления, ако друго не е посочено в закона, критерии да бъде паричната равностойност на предмета на престъплението. Значителна е тази стойност на вредата, която отговаря на 14-кратния размера на установената в страната минимална работна заплата към момента на извършване на деянието<sup>9</sup>.

### *3.3.2. Средна или тежка телесна повреда, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди*

Втората и третата възможна последица при квалифицирания случай по чл. 342, ал. 3 от НК е причиняването на средна или тежка телесна повреда на едно или повече лица със или без имуществени вреди. Тук резултатът е описан чрез техниката на мълчаливо препращане към описателната диспозиция по чл. 128 и 129 от НК. Същността и съдържанието на тежката и средната телесна повреда са подробно изяснени в наказателноправната литература, поради което няма да бъдат разглеждани подробно<sup>10</sup>. От друга страна установяването на телесните увреждания се извършва чрез

---

<sup>7</sup> Вж. Наказателния кодекс на Руската Федерация.

<sup>8</sup> Подобна практика бе установена във връзка с определяне на големите и особено големите размери. Друг подход за разрешаване на този въпрос е чрез поясняване на израза „значителни вреди” в чл. 93 от НК.

<sup>9</sup> Костадинова, Р. Транспортни престъпления, С., Сиела, с. 220.

<sup>10</sup> Вж. Стойнов, Ал. Наказателно право. Особена част. Престъпления против правата на човека. С., Сиела, 2006, с. 85-101; Гиргинов, А. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание. С., Софи-Р, 2000, с. 95-101.

съдебномедицинска експертиза на жив човек, която също е обект на задълбочени изследвания в криминалистичната наука<sup>11</sup>.

Причиняването на средна или тежка телесна повреда е най-често срещаната квалификация при транспортните престъпления. Съдържанието на наказателноправните последици съвпада с законовите положения, указани в Глава Втора от НК. Текстът е специален по отношение на съответните престъпления против личността като разграничителния критерий е дали е налице нарушаване на правила за движение, експлоатация или ремонт на транспортни средства. Единствено отрицателния отговор на посочения въпрос дава основание за приложението на съответните състави за причиняване на телесна повреда (тежка или средна), а причиняването на лека винаги е престъпление против личността (по Глава Втора от НК).

### *3.3.3. Смърт, независимо дали са настъпили значителни имуществени вреди.*

Третата възможна последица при нарушаване на правилата за движение и експлоатация е умишленото причиняване на смърт на едно или повече лица със или без причиняване на значителни имуществени вреди, средна или тежка телесна повреда. Този квалифициран състав е *специален по отношение на непредпазливото убийство*. Причиняването на смърт като наказателноправна последица е изяснено в наказателноправната теория по повод на престъпленията против личността и в частност при разглеждане на престъпленията против живота<sup>12</sup>. Тук спецификата произтича от особеностите на транспортните средства и механизма на травмите, водещи до несъвместимост със живота.

3.4. Описаният в чл. 343, ал. 1 от НК престъпен състав е на типично непредпазливо престъпления, извършено в сферата на действие на технически средства и други източници на повишена опасност. При определяне формата на вина определящо е отношението на дееца към

---

<sup>11</sup> Относно криминалистичните аспекти на транспортните престъпления вж. *Коцева, Е.* Съдебна автотехническа експертиза. В: Съдебни експертизи. Особена част. С., Ромина, 2004.

<sup>12</sup> Подробно вж. *Гиргинов, А.* Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С., Софи-Р, 2005, с. 57 и сл.; *Стойнов, Ал.* Наказателно право. Особена част. Престъпления против правата на човека. С., Сиела, 2006, с. 36 и сл.

общественоопасните последиците, причинени от деянието, а именно: смърт, телесна повреда или значителни имуществени вреди. Визираните в чл. 343, ал. 1 от НК общественноопасните последици се изразяват в реално увреждане на обекта на посегателство. Ако е налице само опасност, деянието ще бъде несъставомерно.

3.5. Престъплението по чл. 343, ал.1 от НК ще бъде довършено единствено при кумулативно наличие на два елемента: нарушение на правила за безопасност и засягане на указаните правнозащитени блага (под формата на увреждания, описани по-горе).

3.6. От субективна страна престъплението по чл. 343, ал.1 от НК е непредпазливо, като са възможни и двете форми на непредпазливостта (съзнавана и несъзнавана). Непредпазливостта се преценява с оглед отношение на дееца към престъпния съставомерен резултат, който е алтернативно посочен под формата на причиняване на смърт, на телесни повреди (средна и тежка) или на значителни имуществени вреди.

При съзнаваната непредпазливост (самонадеяност) деецът осъзнава, че нарушава конкретни правила за движение, предвижда настъпването на абстрактни общественноопасни последици (по принцип) и е уверен, че те няма да настъпят поради наличие на определени обективни фактори. Следователно не са налице конкретни представи относно възможните вредни последици, защото деецът разчита неоснователно на определени конкретни обстоятелства, чрез които ще предотврати последиците.

При несъзнаваната непредпазливост (небрежност) деецът не осъзнава, че нарушава правила за движение и възможните вредни последици. Той ще носи отговорност за това, защото е бил длъжен да предвиди последиците и е могъл да ги предотврати<sup>13</sup>.

Въпреки спецификите на транспортната дейност непредпазливото престъплението по чл. 343 от НК не е нещо изключително, а един от аспектите на общите проблеми, свързани с професионалната непредпазливост. Транспортната дейност (и в частност тази при управление

---

<sup>13</sup> Вж. *Ненов, Ив.* Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. С. , Наука и изкуство, 1959, с. 407.

на механични транспортни средства) е източник на повишена опасност, т. е. и най - малкото отклонение от установените правила може да доведе до тежки последици. Поради това намаляването на транспортните престъпления е свързано най - вече с борба с невниманието, недостатъчната грижа, нехайството<sup>14</sup>. Във връзка с това, за да се осигури безопасната дейност по транспорта са създадени много и изчерпателни правила, а упражняването на дейността изисква специална правоспособност. Ето защо съвсем обосновано с последните промени в НК бе предвиден по-тежко наказуем състав за случаите, когато деянието е извършено от неспособно лице. Особеностите на новия квалифициран състав ще бъдат разгледани по-нататък.

#### **4. Неправоспособните водачи като субекти на престъплението по чл. 343, ал. 3 от Наказателния кодекс**

4.1. Според вносителите на законопроекта за изменение на НК управлението на моторно превозно средство (МПС)<sup>15</sup> без необходимата подготовка и квалификация е една от основните причини за тежки пътно-транспортни произшествия, станали в страната през последните години и добавянето му като квалифициращо обстоятелство ще има основен превантивен ефект върху всички български граждани. За да бъдем обективни следва да отбележим, че подобна статистика не е оповестена от Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението, както и че криминологични проучвания през последните години не са правени.

4.2. Създаването на по-тежко наказуем състав на същинското транспортно престъпление чрез въвеждане на допълнителния признак „неправоспособен водач“ в чл. 343, ал. 3 от НК следва да се подкрепи.

---

<sup>14</sup> Вж. *Ненов, Ив.* Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. С., Наука и изкуство, 1959, с. 408.

<sup>15</sup> Тук следва да се направи едно уточнение. Съставът по чл. 343 от НК е приложим не само при управление на МПС, а и на всички транспортни средства, които са предмет на транспортните престъпления. Вж. подробно *Костадинова, Р.* Особенности на предмета на транспортните престъпления по българското наказателно право. *Правна мисъл*, 2011, № 2, с. 20-35.



Необходимостта от подобна криминализация вече е била изтъквана в предходни публикации, поради което няма да се спираме подробно<sup>16</sup>.

4.3. Следва да се отбележи, че управляването на МПС без правоспособност е обективен признак и на транспортното престъпление по чл. 343в от НК. Във връзка с това трябва да се направят някои отграничения.

След промените в НК от есента на 2012 ще бъде по-тежко наказан неправопособния водач, ако той при управление на транспортно средство наруши правилата за безопасност на транспорта и от това последват значителни имуществени вреди, средна или тежка телесна повреда или смърт. Субект на това престъпление е водач на всяко транспортно средство, описано в чл. 342, ал.1 от НК, което не притежава съответната правоспособност. Във връзка с неправопособността са възможни две хипотези: или лицето никога не е придобивало правоспособност, или е бил лишен от нея. В обобщение може да се каже, че квалифициращият признак е свързан със субекта на престъплението, който притежава определено отрицателно качество (липса на правоспособност). По аргумент на противното основание субект по основния състав на чл. 342, ал. 1 от НК и на същинското престъпление по чл. 343, ал. 1 от НК може да бъде само правоспособен водач.

Съвсем различна е престъпната дейност, описана в чл. 343в от НК, когато деецът управлява МПС без правоспособност след вече наложено наказание. В чл. 343в, ал. 1 от НК изпълнителното деяние е описано в състава като „управлява моторно превозно средство”. Особеното тук е че, деецът е лишен от право да управлява МПС по административен ред чрез издаване на наказателно постановление, с което се налага административно наказание лишаване от право за управлява МПС. В ал. 2 на чл. 343в от НК изпълнителното деяние е описано като „извърши такова деяние”, т.е. *управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление*. Макар описано по различен начин деянието е еднотипно и се изразява в управление на МПС.

---

<sup>16</sup> Костадинова, Р. Транспортни престъпления, С. , Сиела, с. 247.

От обективна страна предпоставка за възникване на наказателна отговорност по ал.1 на чл. 343в от НК е наличието на осъждане на дееца, което е довело до отнемане на правото за управление на МПС. Следователно за възникване на отговорността по ал. 1 е нужно да се осъществи следния фактически състав: деецът да е *осъждан с влязла в сила присъда или решение за транспортно престъпление на наказание лишаване от право да управлява МПС*. След влизане в сила на осъдителната присъда или решението на наказателния съд, деецът да е управлявал МПС, за което да е *бил санкциониран по административен ред* - този по чл. 177, ал. 1, т. 1, пр. 1 от Закон за движение по пътищата (ЗДвП) с влязло в сила наказателно постановление. След влизане в сила на наказателното постановление, издадено за нарушение по чл. 177, ал. 1, т. 1 от ЗДвП, но преди изтичане на срока на изтърпяване на наказанието по чл. 37, наложено с влезлия в сила съдебен акт, деецът *управлява* моторно превозно средство. т.е. налице са три кумулативни предпоставки. Следователно престъплението, описано в чл. 343в от НК е довършено с факта на управление на МПС, докато за осъществяване на наказателна отговорност в случаите на чл. 343, ал. 3 е нужно деецът не само да управлява, но и да наруши правила за безопасност, от което да последват значителни вреди, телесни повреди или смърт.

## **5. Пешеходната пътека като място на извършване на престъплението по чл. 343, ал.3 от НК**

5.1. Въвеждането на обективен признак, свързан с мястото на извършването на престъплението (пешеходна пътека) поражда някои въпроси.

Първо, според мотивите към законопроекта добавянето на новото квалифициращо обстоятелство се основава на статистиката, от която е видно, че тези престъпления, са едни от тези с най-тежък резултат и с изключително негативен ефект върху общественото мнение. Неправителствени организации също твърдят, че „България е на първо

място в Европа по брой загинали на пешеходни пътеки“.<sup>17</sup> Няма съмнение, че престъпленията, засягащи транспортната безопасност, имат висока степен на обществена опасност, особено случаите, когато се причинява смърт. Що се касае до статистическите данни, не бихме могли да ги коментираме, защото официалният доклад на Европейския съюз за пострадалите пешеходци през 2011 г. не съдържа данни за България<sup>18</sup>. Подобна статистика липсва и в доклада за състоянието на безопасността по пътищата на Република България за 2011 г. на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението<sup>19</sup>. Срещат се данни за пострадали пешеходци (като цяло), без да се уточнява мястото на пътнотранспортното нарушение, довело до тежки последици.

Второ, въвеждането на пешеходната пътека като обективен признак на по-тежко наказуем състав, довежда до разширяване на предмета на доказване. Неговото недоказване изключва възможността за анажиране на по-тежка наказателна отговорност. Ето защо е важно да се прецизира съдържанието на термина „пешеходна пътека“.

5.2. Терминът „пешеходна пътека“ е дефиниран в специалното транспортно законодателство. Според §6, т. 54 (нова - ДВ, бр. 51 от 2007 г.) от Допълнителните разпоредби на ЗДвП „пешеходна пътека“ е част от платното за движение, очертана или не с пътна маркировка и сигнализирана с пътни знаци, предназначена за преминаване на пешеходци. На кръстовищата пешеходни пътеки са продълженията на тротоарите и банкетите върху платното за движение. Както вече бе уточнено след въвеждането на обективния признак „пешеходна пътека“ във връзка с мястото на извършване на деянието, то този факт подлежи на доказване със всички предвидени в НПК средства.

---

<sup>17</sup> Председателят на Управителния съвет на Българска асоциация на пострадалите при катастрофи Владимир Тодоров пред „Фокус“. Публикувано в интернет на 5.03. 2012 г. на адрес: [http://dariknews.bg/view\\_article.php?article\\_id=864984](http://dariknews.bg/view_article.php?article_id=864984)

<sup>18</sup> Вж. текста на доклада „Основни факти за пътна безопасност 2011 г.“, на английски език на адрес: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011\\_dacota-intras-pedestrians.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/dacota/bfs2011_dacota-intras-pedestrians.pdf)

<sup>19</sup> Достъпен в интернет на адрес: <http://dokpbdp.mvr.bg/AboutUs/documents.htm>

5.3. Наред с дефиницията на понятието „пешеходна пътека“, специалното транспортно законодателство установява редица специфични положения във връзка с преминаването на транспортните средства през пешеходни пътици. Така например изпреварването на моторни превозни средства, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош, е забранено пред пешеходна пътека, когато изпреварването превозно средство закрива видимостта към пешеходната пътека, както пред и върху сигнализирана пешеходна пътека (чл. 43 от ЗДвП). Законоустановено е, че при приближаване към пешеходна пътека *водачът на нерелсово пътно превозно средство е длъжен да пропусне стъпилите на пешеходната пътека или преминаващите по нея пешеходци, като намали скоростта или спре*. (чл. 119, ал. 1 от ЗДвП). Изрично е указано, че при заобикаляне на спряло пред пешеходна пътека пътно превозно средство водачът на нерелсовото пътно превозно средство е длъжен да се движи с такава скорост, която да му позволи да спре, за да пропусне преминаващите по пешеходната пътека пешеходци (119, ал.2 от ЗДвП).

5.4. Когато се анализира обаче случая, когато деянието е извършено на пешеходна пътека, не трябва да се пренебрегва и възможността за съпричиняване. Т.е. предмет на доказване по конкретното дело е механизмът на пътното произшествие и т. нар. опасна зона.

5.5. Въвеждането на обективния признак „пешеходна пътека“ като основание за търсене на по-тежка наказателна отговорност задълбочава казуистичността в наказателното право. Не бива да се забравя, че наказателноправните норми представляват обобщени правила, а не описание на отделни случаи. Ето защо подобен емпиризъм не може напълно да се подкрепи.

### **III. Заключение**

Направеният кратък преглед на последните промени в наказателното законодателство показва, че е налице тенденция обществените нагласи и дейностите на неправителствения сектор да се превръщат в сериозен фактор. Това за пореден път доказва историческата

обусловеност на наказателното право като отрасъл в правната система. Не трябва да забравяме обаче, че съвременният етап от развитието на обществото налага ползването на криминологични проучвания, които да съпътстват подобни изменения на наказателния закон.